



DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ in het jaar 1957

VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ
V.Z.W.O.
vismijn - haringhalle - oostende

Bevordering der cooperatie tot verlaging der uitbatingskosten.

Voorlichting van de leden omtrent nieuwe visserijtechniek : de invoering van het atoomnet werd door het Verbond der Belgische Zeevisserij aangewakkerd. Oplossing van talrijke moeilijkheden inzake Maatschappelijke Zekerheid, Regie, aanvragen voor kredieten, enz..
Aanpassing der overbevissingsmaatregelen.
Voortdurend optreden om de invoer aan te passen aan de werkelijke behoeften en te vermijden dat deze op onze prijzen zou drukken.

Dit is slechts een zeer algemeen overzicht van onze activiteit in de afgelopen tien jaar.

We gaan dit elfde jaar in met de moed om, ondanks het feit dat de huidige crisisperiode groter is dan ooit, toch een oplossing te bereiken en de levensomstandigheden voor het bedrijf onder alle oogpunten normaal te maken.

Dit moeten en kunnen we bereiken met medewerking en steun van alle reders.

De leden van het Verbond der Belgische Zeevisserij weten wat ze willen, ze kunnen hun doel zoveel te zekerder en sneller bereiken wanneer allen, buiten persoonlijke moeilijkheden om, samen blijven en hun overige kollega's, die niet aangesloten zijn aanzetten terug toe te treden tot de eenheidsbeweging voor alle reders, van alle kategoriën, van alle havens en van alle gezindheid.

Slechts onder die omstandigheden zullen we, sterker dan ooit onze belangen kunnen verdedigen en bekomen wat ons recht is.

2. PERSONALIA.

In het afgelopen jaar stierven drie vissers op zee als slachtoffer van hun zware arbeid :

op 2 januari

VYNCK Philippe, matroos aan boord van de 0.215 "Gabrielle-Maria".

op 11 maart

VANDERHEYDEN Georges, matroos aan boord van de Z.407 "Theo Nathalie".

op 14 augustus

LIEVENS Maurice, matroos aan boord van de 0.305 "François Musin".

Laat ons vooral deze mensen gedenken die hun leven gaven opdat de zeevisserij verder zou kunnen uitgeoefend worden.

In het bedrijf deden zich in 1957 enkele wijzigingen voor.

De Heer DEPRETER, directeur der zeevisserijdienst bij het Ministerie van landbouw, werd aangesteld tot landbou wattaché te Madrid. Hij werd vervangen door de Heer VINCENT.

De Heer G. VELTHOF, die sedert 35 jaar de directie der vissershaven te Oostende had, nam ontslag daar hij de ouderdomsgrens bereikt had en werd vervangen door de Heer E. DUMON.

In de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij werd de Heer H. SMISSAERT aangesteld tot voorzitter.

De Heer K.L. VERLEENE, beheerder van het Verbond der Belgische Zeevisserij, sinds 1949 opvolger van de heer L. Verbanck, nam ontslag wegens gezondheidsredenen.

0-0-0-0-0-0

3. ALGEMENE TOESTAND.

A) AANVOER EN OPBRENGST.

Op het eerste zicht ziet het er naar uit alsof 1957 een normaal jaar geweest is. De totale aanvoer is wel de minste die sedert 1946 werd verwezenlijkt, maar de totale waarde van deze aanvoer blijft boven het gemiddelde van deze jaren.

Er dient evenwel rekening gehouden met de voortdurende stijging der uitbatingskosten en de gevolgen der overbevissing die de reders er toe verplichten groter inspanningen te doen om dezelfde opbrengst te verwezenlijken.

De totale aanvoer bedroeg in 1957 : 49.557.819 Kgr. voor een gezamenlijke waarde van 492.388.344 fr.. De gemiddelde prijs : 9,93 fr. per Kgr. is de hoogste tot nu toe gekend.

De totale aanvoer aan bodemvis bedroeg 42.933 T. voor een gemiddelde prijs van 9,89 fr. per Kgr., en een totale waarde van 424.797.407 fr..

Behalve voor 1955 en 1956 was de totale opbrengst de hoogste die tot hiertoe gekend was. De totale vangst is sinds 1952 (met uitzondering voor 1954) de laagste.

Hiervan waren :

IJslandvis :	16.845 T. voor 116.933.833 fr. of gemiddeld :	6,94
Noordzeervis:	26.088 T. voor 307.853.573 fr. of gemiddeld :	11,80

Voor noordzeevis kenden we een voortdurende toename in hoeveelheid : 800 T. meer dan 1956 en 3.600.000 fr. meer.

De vangsten op IJsland daalden met 2.000 T., de waarde met 8.300.000 fr.. Mede ten gevolge van de staking in maart/april van het vorig jaar die de ganse IJslandvloot lamlegde.

De tongenaanvoer daalt nog altijd sinds 1950 : nu 3.437 T. tegen 3.592 T. in 1956, de gemiddelde prijs neemt voortdurend toe : 39,99 fr. per Kgr., zodat de opbrengst van de tongenvangst : 137.437.040 fr., behalve voor 1953 en 1954 waar de aanvoer bijna het dubbele was, een rekordcijfer betekent.

De tongenaanvoer betekent thans 28 % van de totale opbrengst der vloot. Een feit dat van niet te onderschatten betekenis is voor onze middenslagvloot.

De kustvisserij, waarvan de voornaamste aanvoer uit garnaal en sprot bestaat, kende een buitengewoon slecht jaar.

De garnaal aanvoer : 1.004.467 Kgr. is het laagste cijfer tot op heden gekend en, ondanks het feit dat de gemiddelde prijs een ongekenste hoogte bereikte : 37,00 fr. per Kgr., was de totale aanvoerwaarde : 37.170.249 fr. de laagste sinds 1946 en bereikte deze waarde bijna de helft van die van het vorige jaar.

Ook de sprotaanvoer was bijzonder laag : 901.263 Kgr. voor een totale waarde van 3.306.348 fr., of minder dan de helft van elk der voorgaande jaren. De gemiddelde prijs : 3,66 fr. per Kgr. lag aan de lage kant, doch dit was het gevolg van het verschijnsel dat de gevangen sprot over 't algemeen klein was.

Hadden we in 1956 te klagen over de haringaanvoer, in 1957 werd nog minder dan de helft van dit jaar aangebracht : 3.051.367 Kgr. voor een totale waarde van 13.372.778 fr..

De laagste cijfers tot heden toe gekend.

B) UITBATING EN KOSTEN.

Dit alles had voor gevolg dat de totale waarde van de vangst 65.500.000 fr. minder was dan voor 1956. Daarenboven, zijn de verschillende kostprijzen opnieuw gestegen en moesten, tengevolge van het buitengewoon slechte haringseizoen, meer reizen op vis gedaan worden, zonder dan nog te spreken van de vele vruchteloze en niet lonende reizen op haring en garnaal.

Wat de kostprijzen betreft, hierna volgt een overzichtelijke tabel voor de voornaamste uitrustingsposten. Hierbij zijn dan nog niet gerekend de uurlonen voor diensten aan land.

KOSTPRIJS VAN DE VOORNAAMSTE VISSERIJ BENODIGDHEDEN.

Jaar	GASOIL/ per l./Ton	IJS/ Manilla extra 250	KORREGAREN kg	/KORRETOUW kg/ Staaldr. 6x19/ 18 mm	LOODZEILWIRE kg/ 6x19 / 20 mm	MIXTE TOUW kg/ per kg	TOUWWERK MANILLA
1948	1,85	220	36,00	16,50	19,00	38,00	38,00
1949	1,83	220	36,50	18,00	22,00	42,00	38,00
1950	1,60	220	38,50	14,50	17,00	31,00	30,00
1951	1,75	245	50,50	18,50	21,00	40,50	42,00
1952	2,00	275	54,00	25,00	26,00	45,50	46,00
1953	2,00	300	45,50	22,50	24,00	40,00	35,00
1954	1,85	300	45,50	20,25	20,50	36,00	35,00
1955	1,95	300	40,00	18,50	19,00	34,00	37,00
1956	1,90	300	40,00	20,50	22,50	36,00	36,00
1957	2,30	340	44,50	22,50	24,00	39,00	41,00

Voor de gasolie dient opgemerkt dat de prijs per 1 januari 1957 tamelijk hoog was, tengevolge van de Suezcrisis. Deze prijs heeft zich echter in de loop van het jaar genormaliseerd. Toch dient in belangrijke mate met deze prijs rekening gehouden, gezien ze tijdens de eerste maanden van het jaar stand bleef houden en slechts geleidelijk daalde.

Deze toestand had niet alleen nadelige gevolgen voor de rederijen, maar eveneens op de verwante nijverheden.

Talrijke reders hebben teneinde een nieuw vaartuig te kunnen kopen, of een nieuwe motor te plaatsen, bij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, voortgaande op de wet van 23 augustus 1948 houdende oprichting van een fonds voor het uitreden en aanbouwen van schepen, financiële verplichtingen afgesloten die slechts met grote moeite in 1957 konden nageleefd worden. Tengevolge hiervan waren ze verplicht de betalingen voor de gewone leveranties ofwel te beperken, ofwel stop te zetten.

Als gevolg hiervan zijn de uitstaande schulden van de reders belangrijk gestegen. Een klein onderzoek dat we hierover instelden gaf ons volgende uitslag.

Bij 12 leveranciers bedroeg de totale uitstaande schuld der reders : 20.681.336 fr.. Dit bedrag vertegenwoordigde ongeveer het dubbel van het uitstaande bedrag op 31/12/1954, 160 % van de schulden op 31/12/1955 en 130 % van de totale schuld op 31/12/1956.

Deze kleine statistiek wijst op de voortdurende achteruitgang van het bedrijf.

C) VLOOT.

Is het dan te verwonderen dat de vloot regelmatig veroudert, dat de reders niet meer in staat zijn hun vaartuigen te vervangen op een normaal tempo ?

Dit brengt dan opnieuw met zich mee dat de herstel- en onderhoudskosten van deze vaartuigen voortdurend zwaarder worden en dat men zich tenslotte beperkt tot het allernoodzakelijkste, terwijl voortdurend meer geëist wordt van deze schepen.

In het jaarlijks verslag over de evolutie van de visserijvloot, uitgegeven door het bestuur van het zeewezen, lezen we volgende getallen over ouderdom van romp en motor :

Kategorie	gemiddelde ouderdom ROMP		gemiddelde ouderdom MOTOR	
	1956	1957	1956	1957
I	22 j. 11 m.	23 j. 9 m.	14 j. 2 m.	14 j. 7 m.
II	17 j. 3 m.	18 j. 8 m.	10 j. 4 m.	10 j. 9 m.
III	16 j. 8 m.	15 j. 8 m.	12 j. 4 m.	11 j. 4 m.
IV	16 j. 11 m.	17 j. 5 m.	11 j. 1 m.	10 j. 7 m.
V	17 j. 4 m.	18 j. 4 m.	5 j. 8 m.	6 j. 8 m.
VI Motor	14 j. 7 m.	17 j. 3 m.	4 j. 9 m.	4 j. 5 m.
Stoom	5 j. 9 m.	5 j. 6 m.	5 j. 9 m.	5 j. 6 m.
Vloot :	18 j. 7 m.	18 j. 10 m.	11 j. 11 m.	11 j. 9 m.

In 1957 steeg de vloot met 9 eenheden, zodat in totaal 446 vaartuigen in de vaart waren op het einde van 1957. Hiervan waren :

klasse I	134	(2 nieuwe)
klasse II	72	(10 weggevallen)
klasse III	143	(10 bijgekomen)
klasse IV	66	(4 nieuwe)
klasse V	18	(ongewijzigd)
klasse VI	7	(2 bijgekomen)
stoom	6	(1 nieuwe)

11 schepen werden aan de vloot onttrokken : 7 door schipbreuk (3 van klasse I, 3 van klasse III en 1 stoomschip), 4 vaartuigen (3 van klasse I en 1 van klasse III) werden van de lijsten geschrapt.

In totaal kwamen 20 nieuwe schepen bij : 1 van klasse I en 1 van klasse II werden opnieuw in de vaart gebracht, 13 nieuwbouw voor klasse III, 3 nieuwbouw voor klasse IV en 2 nieuwe stoomschepen.

Verdere wijzigingen deden zich voor in de kategoriën onderling door vervanging van motoren (10) of afstelling van motoren (8).

D) VISPRIJZEN.

Over 't algemeen stellen we een verhoging van de gemiddelde visprijzen vast, behalve voor : Noordzeekabeljauw : van 9,82 naar 9,65. Dit moet te wijten zijn aan de toegenomen hoeveelheid kanaalkabeljauw, waarvan de sortering minder gegeerd is. Schol : van 7,51 naar 6,87, Rog : van 8,34 naar 7,81. Gewone vissoorten : van 6,79 naar 6,49.

Ondanks het feit dat de volle haringaanvoer met meer dan de helft verminderde, daalde de gemiddelde prijs van 4,82 naar 4,15. De invoer van deze haring uit Frankrijk aan lage prijzen had hier een grote invloed. Deze dumping kon echter gelukkig stopgezet worden.

De totale invoer daalde met meer dan 1.000 T., hoofdzakelijk tengevolge van het minder goede haringseizoen in alle landen.

Op te merken nochtans is dat, waar de prijzen van de meest gekende vissoorten stegen, die van de mindere soorten daalden. Van deze soorten worden nochtans jaarlijks ongeveer 20.000.000 Kgr. aangevoerd en, moest men er toe kunnen komen deze soorten beter bekend en meer gevraagd te maken, zou een verhoging van de gemiddelde prijs van deze vissen, al was het maar tot 10 fr. per Kgr. reeds een meerdere opbrengst van ongeveer 70.000.000 fr. voor de vloot betekenen, of het totale verlies dat thans geleden werd door het mislukte haring-, garnaal- en sproutseizoen.

Benevens deze geringe belangstelling voor de mindere vissoorten, wordt de verhoging van het visverbruik gehinderd door de gewoonte in ons land slechts vis te eten op vrijdag en vastendagen. Hierdoor wordt vis aanzien als een verstervingsvoedsel en bekomt ze niet de werkelijke waarde die haar toekomt.

E) WETENSCHAPPELIJKE OPZOEKINGEN EN VOORLICHTING.

Dit jaar, meer dan ooit, is gebleken welk belang mag gehecht worden aan wetenschappelijke opzoekingen en voorlichting van het bedrijf.

Het haringseizoen heeft niet gegeven wat het normaal moet geven, dit is in andere landen ook wel gevoeld geworden. Nochtans hebben de meeste landen : Frankrijk, Duitsland en Nederland vooral, niet die teruggang gehad van de haringaanvoer die ons land gekend heeft.

Dit is voor die landen voornamelijk te wijten geweest aan de intense voorlichting van het bedrijf, de proeven en opzoekingen die gedaan werden om nieuwe vangplaatsen en vismethodes te vinden.

F) BEMANNINGEN.

Voor de eerste maal sinds vele jaren kunnen we dit jaar een toename van jonge vissers in de vloot vaststellen.

Einde 1956 waren er in totaal 151 scheepsjongens aangemonsterd, en waren er 251 vaartuigen die niet voldeden aan de wet op de aanmonstering van scheepsjongens.

Einde 1957 waren er in totaal 185 scheepsjongens aangemonsterd. Het aantal vaartuigen die niet aan de wet voldoen bedroeg toen : 247.

Op veel vaartuigen zijn twee en zelfs meer leerjongens ingeschoept dan wettelijk nodig zijn. Gezien er in 1957 : 34 jongens bijgekomen zijn en niettegenstaande er toch pas 4 schepen minder zijn die in regel zijn, kunnen we hieruit afleiden dat alle reders niet voldoende beseffen hoe belangrijk het is jonge krachten aan te kweken om de vloot in de toekomst verder te kunnen bemannen.

Dat er op een jaar tijd 34 jongens, of ongeveer 20 %, meer zijn die belangstelling koesteren voor het visserijbedrijf, zal wel in grote mate te wijten zijn aan het feit dat van 1 januari 1958 af premies worden verstrekt aan de scheepsleerjongens.

Het initiatief van de Heer Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen, welke overwegend was bij het tot standkomen van deze aanmoediging, heeft bijgevolg de eerste vruchten opgeleverd.

4. EUROMARKT.

Binnen afzienbare tijd zullen de akkoorden inzake Euromarkt het economisch bestel van de zes europese landen beheersen.

Het past dat we, na de ondertekening van deze akkoorden en vooraleer deze volledig uitgewerkt worden, enkele beschouwingen wijden aan deze kwestie.

Het is de bedoeling geleidelijk over te gaan tot de afschaffing van contingenten en invoerrechten tussen de zes landen die aan dit akkoord deelnemen : Duitsland, Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk en Italië.

Voor de vis zal dit in de eerste plaats het grote voordeel bieden dat de grote en belangrijke franse markt volledig zal vrijkomen. Anderzijds zullen tegenover de landen die buiten deze gemeenschap staan gezamenlijke contingentering en invoertarieven opgelegd worden. Dit betekent onder meer dat de voor ons zo gevaarlijke invoer uit de skandinaafse landen meer dan ooit het geval was, zal beperkt worden en met invoerrechten belast.

We mogen ons echter niet blind staren op deze twee punten, die zeker wel van overwegend belang zijn. Er zijn twee belangrijke visproducerende landen die, binnen het kader der Euromarkt, met onze visserijprodukten een nieuwe strijd zullen aanbinden zowel op de eigen markt, als op de verwachte nieuwe afzetgebieden : Nederland en Duitsland.

De positie van die twee landen is zodanig dat ze nog steeds goedkoper kunnen produceren dan bij ons het geval is. Wel wordt beweerd dat de kostprijzen geleidelijk naar elkaar zullen toegroeien, doch we moeten er ons niet aan verwachten dat onze uitbatingskosten, lonen en andere posten zullen verlagen. Bijgevolg dient angstvallig gewaakt dat deze posten voor ons bedrijf niet verzwaren, teneinde de voorsprong die we op de andere visproducerende landen hebben niet te vergroten en aldus onze eigen produktie in het nadeel brengen.

We staan bovendien met een verouderd produktieapparaat dat, tengevolge van de ernstige toestand der laatste jaren, niet bij machte was zich aan te passen. Om normaal te kunnen concurreren met de andere Euromarktlanden dient de modernisering van onze vloot en vangstmethodes ernstig en dringend bestudeerd.

Eveneens moet een bijzondere inspanning gedaan worden om het visverbruik in ons land aan te wakkeren. Het visverbruik is bij ons het laagste der zes deelnemende landen. Een vrij visverkeer zal zeker een groter mededinging op de eigen markt veroorzaken die wel eens ten nadele van onze eigen produkten zou kunnen uitvallen.

In de eerste plaats dient het distributiestelsel uitgebreid zodat ook de meest afgelegen streken in staat gesteld worden vis te eten. Daarentegen moet de verdeling in staat gesteld worden zich te verdedigen tegen de vreemde handelaars die zich in ons land zullen kunnen vestigen en bij voorkeur produkten van hun land zullen afzetten, ten nadele van onze eigen visaanvoer.

Het ware ten zeerste wenselijk dat de beroepsmiddelen en de verantwoordelijke overheid de verschillende vraagstukken in verband met de Euromarkt tijdig bestuderen en ten gepaste tijde maatregelen treffen om te vermijden dat de eigen produktie nadelige gevolgen te dragen krijgt van de gesloten akkoorden.

5. ACTIVITEIT VAN HET VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ.

In de loop van het jaar 1957 werden verschillende vraagstukken van algemeen belang besproken en voor sommige kon een gelukkige oplossing gevonden worden. We overlopen ze hier in het kort.

1) GASOLIE.

Tengevolge van de Suezcrisis was de prijs voor motorbrandstof begin 1957 zeer hoog en werd de verdeling beperkt. Door tussenkomst bij de Ministers van Landbouw en Economische Zaken kon bekomen worden dat voor de zeevisserij geen beperking in motorbrandstof zou opgelegd worden. Naderhand werd, door de gezamenlijke aktie van de reders in de rederscoöperatieve S.C.A.P. bereikt dat de gasolieprijzen op een redelijk peil teruggebracht werden.

2) OVERBEVISSING.

Besprekingen werden gevoerd op internationaal plan met buitenlandse redersverenigingen teneinde een gezamenlijke houding aan te nemen wat betreft de vergroting der netmazen. Tengevolge hiervan werd het gebruik van netmazen van 75 mm. verder toegelaten tot 1 april 1961, in afwachting dat een onderzoek zou uitwijzen in hoeverre een vergroting schadelijk kan zijn of niet voor de middenslagvisserij.

3) PRIJZENREGELING.

Met het Ministerie van Landbouw werden belangrijke besprekingen gevoerd die zouden aanleiding geven tot het opstellen van prijzenregelingen. Als eerste gevolg hiervan kon een overeenkomst met Frankrijk getroffen worden waardoor de invoer van haring aan prijzen die voor onze nijverheid schadelijk waren, vermeden werd.

Tussen de sprotvissers onderling werd een opvangregeling tot stand gebracht die heel zeker medegeholpen heeft om te lage prijzen te vermijden. De invoer van sprot uit Nederland beneden de opvangprijs werd verboden. Een andere maatregel tot sanering van de sprotvisserij was de overeenkomst door alle sprotvissers ondertekend om op zaterdagen en dagen vóór de feestdagen geen sprot aan te voeren.

Inzake garnaal werden verscheidene besprekingen gevoerd met de verantwoordelijke overheid teneinde maatregelen te voorzien die moesten voorkomen dat de eigen prijzen zouden gedrukt worden. De geringe aanvoer en de buitengewoon hoge prijzen voor garnaal mieken het in voege brengen dezer maatregelen overbodig.

4) INTERNATIONALE VRAAGSTUKKEN.

Tijdens bijeenkomsten met buitenlandse redersverenigingen, aangesloten bij de West-Europese Visserijconferentie, werden verschillende punten van internationaal belang besproken, onder meer :

- arbeidsvoorwaarden aan boord van de vissersvaartuigen,
- territoriale wateren, waarbij een gemeenschappelijke houding aangenomen werd,
- verbetering der radioverbindingen met de vaartuigen,
- tekort aan bemanningen en opleiding van personeel,
- overbevissing.

5) REGIE.

Voor talrijke reders die nog aanzienlijke bedragen moeten betalen aan de regie, kon, dank zij het optreden van het Verbond der Belgische Zeevisserij, het proces in eerste aanleg gewonnen worden. Dit betekent nog niet de oplossing van het vraagstuk vermits de regering tegen dit vonnis beroep heeft aangetekend en dat naderhand de verschillende gevallen nog afzonderlijk zullen dienen afgehandeld.

Dat in eerste aanleg reeds de reders in het gelijk werden gesteld is een eerste voldoening.

6) BEMANNINGEN.

Talrijke besprekingen werden gevoerd, onder meer en vooral in het provinciaal comité, in verband met het personeelstekort. Als gevolg hiervan werd bekomen dat de regering premies verdeelt onder de scheepsjongens en reders teneinde jonge vissers aan te zetten het bedrijf aan te leren.

Ook voor de opleiding van motoristen werden faciliteiten bekomen die binnen afzienbare tijd vruchten kunnen opbrengen. Het is echter ten zeerste wenselijk dat alle reders begrijpen dat ook zij een plicht hebben jongens in de mogelijkheid te stellen zich te bekwamen als motorist.

Als verdere aanmoediging om de nodige bemanningen te bekomen, werd voort aangedrongen op een vervroegd en verhoogd pensioen voor de vissers.

7) NIEUWBOUW.

Inzake nieuwbouw werd nog altijd aangedrongen opdat de kredieten in eerste plaats zouden uitgedeeld worden aan bestaande reders en dit ter vervanging van oude vaartuigen. Geen uitbreiding van de vloot zou mogen voorzien worden zolang het huidige personeeltekort blijft aanhouden en het visverbruik niet stijgt.

8) HULP OP ZEE.

Medegewerkt werd aan het comité dat zich bezig houdt met de vraagstukken inzake hulpverlening aan vissersvaartuigen op zee.

Op initiatief van het Verbond der Belgische Zeevisserij wordt thans overgegaan tot het in stand brengen van een internationale dienst waardoor de wachtschepen van alle betrokken landen geneeskundige, zowel als technische bijstand zullen geven aan de vissersvaartuigen.

9) DISTRIBUTIE.

Teneinde de verkoop van kleine vis aan te moedigen werd gunstig advies gegeven, waarop door de betrokken minister ingegaan werd, om de voor de viskleinhandel opgelegde winstmarges voor de verkoop van kleine vissoorten af te schaffen.

De viskleinhandel, inzonder de Nationale Federatie der Viskleinhandelaars van België heeft, tengevolge hiervan al haar krachten ingespannen om de verkoop van kleine vissoorten uit te breiden.

Het wellukken van deze poging kan voor de rederijen van groot belang zijn.

10) VOORLICHTING.

In het kader der voorlichting aan de leden werd in september het duitse opzoekingsvaartuig "ANTON DOHRN" te Oostende ontvangen. Honderden mensen hebben dit merkwaardige schip bezocht en tientallen reders waren in de gelegenheid aan boord van dit vaartuig belangrijke zaken bij te leren die ze bij de uitoefening van hun bedrijf nodig hebben.

11) PLAATSELIJKE VRAAGSTUKKEN.

Inzake de uiterst slechte toestand van het MONTGOMERYDOK, werd dank zij de voortdurende inspanning van het Verbond der Belgische Zeevisserij, door de Minister bevestigd dat van september 1958 af de nodige werken zullen uitgevoerd worden welke zullen toelaten het dok zodanig uit te diepen dat de vaartuigen normaal zullen kunnen in- en uitvaren.

Te Oostende werd een aktie ingespannen om de KOSTEN VAN VERKOOP IN DE VISMIJN te verlagen van 1,25 % tot 1 % op de bruto-opbrengst. De vrijwillige bijdrage van de reders (van 0,25 %) werd geschorst. Het stadsbestuur verhoogde evenwel de bestaande rechten van 1 % tot 1,25 %. Deze aangelegenheid dient thans gesanktionneerd door het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

De HUURPRIJS VAN DE VISBENNEN te Oostende werd, eveneens tengevolge van de tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij, terugggebracht tot 3,50 fr. per visben en 3,00 fr. per haringben.

Inzake TAKS OP HET VAREND PERSONEEL, werd bekomen dat deze niet dient betaald voor het varend personeel der vissersvaartuigen.

Tenslotte zijn op dit ogenblik besprekingen aan gang en proeven die moeten toelaten de VERKOOP IN DE VISMIJN te bespoedigen zodat de laatst verkopende vaartuigen geen prijsinzinkingen ondervinden.

12) PROPAGANDA.

Met het propagandakomit  voor visverbruik werd samengewerkt om, ter gelegenheid van verschillende manifestaties ten voordele van het visverbruik, gratis vis ter beschikking te stellen.

De eerste sprout werd, zoals dit thans een traditie geworden is, aan Z.M. de Koning overhandigd waarna in een groot hotel te Brussel, in samenwerking met de kleinhandel en de visverwerkende nijverheden en de wijnco peratieve Isca, een grootse receptie aan de pers werd aangeboden waarbij de kleine vissoorten in hun volle waarde gesteld werden.

Tenslotte werd medewerking verleend aan het komit  zeevisserij voor de Wereldtentoonstelling 1958, voor de tot standkoming van een gedeelte van een paviljoen - te onzer beschikking gesteld door de Minister van Landbouw - dat aan de zeevisserij zal gewijd zijn.

6. B E S L U I T E N.

Is 1957 een buitengewoon slecht jaar geweest voor de zeevisserij, de lessen welke we uit deze ervaring trekken moeten ons helpen om de toekomst beter op te bouwen en te vermijden dat fouten die gemaakt werden zich nog eens zouden voordoen.

We mogen het bedrijf niet bekijken naargelang de huidige toestand, in elke nijverheid komen periodes van laagten en hoogten voor. Een verbetering treedt niet ogenblikkelijk, maar steeds geleidelijk in.

Wat onze nijverheid vooral gevoelig maakt is het feit dat, behalve met allerhande economische kwesties, nog invloeden gelden waar we niets tegen kunnen doen : de natuur en de elementen die de visvangst beïnvloeden.

Het depressieverschijnsel is algemeen in Noord-Europa en, zijn sommige vooruitzichten rooskleurig, zoals bijvoorbeeld de gemeenschappelijke markt, andere - en hier denken we vooral aan de zo zeer gevreesde uitbreiding der territoriale wateren - zijn van die aard dat ze het bedrijf een volledig ander uitzicht zullen kunnen geven.

Bij het einde van zijn ambtsperiode heeft de huidige Minister van Landbouw enkele besluiten getroffen die kunnen ten goede komen aan de zeevisserij : aanmoedigingspremies voor scheepsleerjongens, aanmoedigingen en tussenkomsten voor verbetering der uitrusting en der vangmethodes en aanmoedigingen voor het voeren van een verantwoorde boekhouding.

Het lijkt misschien niet veel, wat kunnen we echter meer verwachten dat onze visserij in staat moet stellen een toekomst op te bouwen die van blijvende en vaste aard moet zijn ? Kunstmatige instandhoudingen van het bedrijf zullen de val zekerder en dieper maken dan wanneer het bedrijf zichzelf in stand houdt en de moeilijkheden, zij het ook met grote inspanningen, overleeft.

Talrijke maatregelen kunnen wel gesteund worden door de overheid, doch het is aan de betrokkenen zelf deze tot stand te brengen. We leven in een volledig vrij land en niemand kan of wil verplicht worden te doen wat hij ongaarne doet, zelfs al moet dit medehelpen om zijn toestand te verbeteren.

Zo de initiatieven niet uit het bedrijf zelf komen, zal er niets gebeuren.

Het is daarom te hopen dat de reders thans, zoals tien jaar geleden in 1948, begrijpen dat ze meer dan ooit aaneengesloten moeten staan om hun bedrijf te redden en daarheen te leiden waar zij het zelf willen.

Goedgekeurd door de Algemene Statutaire Vergadering
van vrijdag 18 april 1958

J.H. KLAUSING,
Sekretaris.

R. BAUWENS,
Voorzitter.

[illegible][illegible]

